Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1489**

15. Wahlperiode 25. 08. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jörg van Essen, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/1465 –

Verschobene Einführung der LKW-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, hat am 31. Juli 2003 mitgeteilt, die LKW-Maut werde später als angekündigt, nämlich erst vom 2. November 2003 an erhoben. Bislang war die Einführung zum 31. August geplant. Die Verschiebung wird mit technischen Problemen begründet, weswegen sich die Bundesregierung und das Betreiberkonsortium auf eine 2-monatige Einführungsphase verständigt hätten. Die pünktliche Einführung der Maut war zuvor von der Transportbranche und von der politischen Opposition bezweifelt worden. Allen Anzeichen zum Trotz hatte sich der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, jedoch auf eine Einführung zum 31. August 2003 festgelegt. Mit der Verschiebung der Mauterhebung fehlen dem Bundeshaushalt nunmehr fest eingeplante Einnahmen. Überdies wird für das Transportgewerbe nun die Phase der Unklarheit verlängert. Das Transportgewerbe befindet sich mitten in Preisgesprächen mit der verladenden Wirtschaft. Auch deshalb ist von großer Bedeutung, ob der nunmehrige Einführungstermin zum 2. November 2003 realistisch ist. Daran bestehen auch deswegen Zweifel, weil die zuständige EU-Kommissarin Loyola de Palacio ihre Absicht bekräftigt hat, das Beihilfeverfahren gegen Deutschland wegen der Mauteinführung und wegen der parallelen Harmonisierungsmaßnahmen für das deutsche Gewerbe weiterführen zu wollen. Loyola de Palacio geht davon aus, dass dieses Beihilfeverfahren eine aufschiebende Wirkung besitzt, während die Bundesregierung offenbar vom Gegenteil ausgeht.

1. Aus welchen konkreten technischen Gründen kann die LKW-Maut nicht wie geplant zum 31. August 2003 eingeführt werden?

   Liegt die Verantwortlichkeit für diese Verschiebung nach Auffassung der Bundesregierung beim Betreiberkonsortium oder liegt die Verantwortlichkeit bei der Ministerialverwaltung?

Die LKW-Maut wird am 31. August 2003 eingeführt. Die Maut ist ein modernes Public-Private-Partnership-Projekt. Nach dem (Dienstleistungs)-Vertrag ist

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 20. August 2003 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

das Unternehmen Toll Collect GmbH (TC) mit der fristgerechten Errichtung und dem Betrieb des technischen Systems beauftragt. Es ist für die Erfüllung dieser Dienstleistung verantwortlich und erhält für die Leistung eine Vergütung. Vertraglich vereinbart ist der Einführungstermin 31. August 2003. Im Juli wiesen Experten auf technische Probleme hin, die von der Betreibergesellschaft TC nicht fristgerecht behoben werden konnten. Aus diesem Grund und zur Sicherstellung eines nutzerfreundlichen Betriebs mit einer erhöhten Anzahl an On-Board-Units (OBUs), hat sich die Bundesregierung mit TC darauf verständigt, dass dieser Start mit einer zweimonatigen aktiven Einführungsphase verbunden werden soll, in der keine Mautgebühren erhoben werden.

2. Trifft es zu, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, bereits am 23. Juli 2003 durch einen Bericht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) darüber informiert war, dass kaum ein Bauteil des Mauterfassungssystems funktioniere und deswegen mit einem funktionsfähigen Betriebsbeginn zum 31. August 2003 nicht zu rechnen sei?

   Wurde der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, in diesem Bericht insbesondere auf Probleme mit der Internetplattform, die zu geringe Anzahl der manuellen Einbuchungsterminals, die Verspätung bei der Bereitstellung und beim Einbau der On-Bord-Units, die zu geringe Anzahl an Mautbrücken auf den Autobahnen sowie die nicht gegebene Betriebsbereitschaft des zentralen Rechenzentrums informiert?

   Wenn ja, warum hat die Bundesregierung bis zum 30. Juli 2003 an der fristgerechten Mauteinführung festgehalten?

Das BAG, als Vertragpartner zuständig für die Überwachung der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtung durch TC, hat in regelmäßigen Abständen über den Stand der Errichtung des Mauterhebungssystems durch TC informiert. Dabei bezogen sich die Schlussfolgerungen des BAG in Bezug auf den pünktlichen Start des Systems immer nur auf den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Sachstand. Dieser Erkenntnisstand wurde in den Gesprächen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) regelmäßig und nachdrücklich gegenüber dem Konsortium zur Stellungnahme dargelegt. Das mit der Errichtung und Betrieb beauftragte Unternehmen TC hat jedoch bis zum 30. Juli 2003 wiederholt und danach versichert, dass der vertragsgemäße Start des Systems am 31. August 2003 gesichert sei.

3. Warum wurde der Bedarf an On-Bord-Units auf lediglich 150 000 Apparate geschätzt, und worauf ist zurückzuführen, dass selbst diese geringe Anzahl zum 31. August 2003 nicht zur Verfügung stehen wird?

Die Bundesregierung ist von Anfang an davon ausgegangen, dass für den Vollbetrieb auf Dauer insgesamt der Bedarf an OBUs deutlich höher als 150 000 sein wird. Allerdings konnte zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses aufgrund begrenzter Produktionskapazitäten von TC keine höhere Zahl als 150 000 Fahrzeuggeräte zum Systemstart am 31. August 2003 zugesichert werden, wobei zum Systemstart in jedem Fall die ausreichende Bereitstellung funktionstüchtiger Automaten für die manuelle Einbuchung vereinbart wurde.

Im Verlauf der Einführungsphase soll jetzt die Anzahl der Fahrzeuggeräte einschließlich aller zugehörigen Komponenten auf deutlich über 400 000 Fahrzeuggeräte erhöht werden.

4. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung sichergestellt, dass die bisherigen Probleme technischer Art bis zum 2. November 2003 gelöst und die Funktionsfähigkeit des elektronischen Maut-Erhebungssystems sichergestellt sein wird?

   Wie viele On-Bord-Units werden zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehen und hält die Bundesregierung diese Zahl für ausreichend?

   Ist sichergestellt, dass zum 2. November 2003 die Internetplattform funktioniert und eine Einbuchung in das System auf diesem Wege möglich ist?

   Wie viele manuelle Einbuchungs-Automaten werden zum 2. November 2003 zur Verfügung stehen?

Die Bundesregierung hat sich mit der Betreibergesellschaft TC darauf verständigt, dass das Mautsystem am 31. August 2003 mit einer Einführungsphase starten und zum 2. November 2003 mit der Mauterhebung begonnen werden soll. Die Betreibergesellschaft TC hat zugesichert, dass die dazu erforderlichen technischen Voraussetzungen geschaffen werden.

Die Gespräche zwischen dem BMVBW und TC über den Stand der Implementierung sind noch nicht abgeschlossen; in diesem Zusammenhang wird auch das Gutachten des nach dem Betreibervertrag eingeschalteten unabhängigen Sachverständigen eine wichtige Rolle spielen.

5. Warum war die fristgerechte Mauteinführung im Vertrag mit dem Betreiberkonsortium nicht vertragsstrafenbewehrt fixiert?

Im Betreibervertrag sind sowohl Vertragsstrafen – wie auch Haftungsregelungen vereinbart. Einzelheiten des Betreibervertrages unterliegen nach dem Betreibervertrag dem Grundsatz der Vertraulichkeit.

6. Ist für den nunmehr geplanten „Probebetrieb“ eine vorläufige Betriebsgenehmigung des Maut-Erfassungssystems durch das BAG erforderlich, und wenn ja, wird das BAG diese vorläufige Betriebsgenehmigung bis zum 31. August 2003 erteilen?

   Wird das BAG nach Einschätzung der Bundesregierung anderenfalls die Betriebsgenehmigung bis zum 2. November 2003 erteilen?

Entsprechend den Regelungen des Betreibervertrages wird die vorläufige Betriebserlaubnis erst dann erteilt, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung erfüllt sind. Zu welchem Zeitpunkt diese Voraussetzungen vorliegen werden, hängt insbesondere vom Gutachten des unabhängigen Sachverständigen ab und kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

7. Wie hoch sind die Einnahmeausfälle durch die Maut-Verschiebung und wie beabsichtigt die Bundesregierung diese Ausfälle zu kompensieren?

   Ist geplant, Infrastrukturvorhaben zu verschieben, Mittel aus dem Schienenbereich in den Straßenbereich umzuschichten oder die Kreditaufnahme zu erhöhen?

Durch die Verschiebung erwartet die Bundesregierung für den Bundeshaushalt 2003 Einnahmeausfälle in Höhe von 163 Mio. Euro pro Monat. Dieser Einnahmeausfall wird durch Minderausgaben in den Jahren 2003 bis 2005 im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Es ist nicht geplant, Infrastrukturvorhaben zu verschieben, Mittel aus dem Schienenbereich in den Straßenbereich umzuschichten oder die Kreditaufnahme zu erhöhen.

8. Hat die EU-Kommission inzwischen ihre Bedenken gegen die Maut und/oder die Harmonisierungsmaßnahmen zugunsten des deutschen Gewerbes schriftlich konkretisiert, und wenn ja, mit welchen Inhalten?

   Wie begründet die EU-Kommission die aufschiebende Wirkung des Beihilfeverfahrens, und aus welchen Gründen ist die Bundesregierung anderer Auffassung?

Die Kommission hat ihre Bedenken inzwischen schriftlich konkretisiert in Form ihres Schreibens vom 24. Juli 2003, mit dem sie das Beihilfeprüfverfahren nach Artikel 88 Abs. 2 EG-Vertrag eingeleitet hat.

Im Hinblick auf die Maut äußert die Kommission die Befürchtung, dass sich für den Fall einer mangelnden Verfügbarkeit der für die elektronische Mauterhebung erforderlichen OBUs eine Störung des freien Warenverkehrs ergeben könnte.

Im Hinblick auf die Harmonisierungsmaßnahme Mautermäßigungs-/Mineralölsteueranrechnungsverfahren behauptet die Kommission im Wesentlichen eine unzulässige Diskriminierung derjenigen Straßengüterverkehrsunternehmer, die außerhalb Deutschlands tanken, d. h. vor allem der Unternehmer aus anderen Mitgliedstaaten.

Die aufschiebende Wirkung des Beihilfeverfahrens hinsichtlich der Maut begründet die Kommission damit, dass das Mauterstattungssystem unumstößlich mit der Maut verbunden sei, weshalb die Kommission ebenfalls die Übereinstimmung der Maut mit den anderen Bestimmungen des EG-Rechts zu bewerten habe.

Die Bundesregierung begründet ihre abweichende Auffassung damit, dass die Harmonisierungsmaßnahme zwar nicht ohne die Maut, wohl aber die Maut ohne die Harmonisierungsmaßnahme bestehen kann. Die Maut ist darüber hinaus keine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag, für die eine aufschiebende Wirkung des Beihilfeverfahrens nach Artikel 88 Abs. 3 EG-Vertrag gelten könnte.

9. Warum hat es bisher noch kein Spitzentreffen zwischen der zuständigen EU-Kommissarin Loyola de Palacio und dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, gegeben, und ist ein solches Treffen demnächst geplant?

Zwischen Bundesminister Dr. Manfred Stolpe und EU-Vize-Präsidentin Loyola de Palacio finden regelmäßig Gespräche statt. Das nächste Treffen ist für Ende August geplant.

10. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 15/892) am 29. April 2003 mitgeteilt, die EU-Kommission habe gegen die Einführung der LKW-Maut keine Bedenken geäußert und die Einführung der LKW-Maut sei zwischen Bundesregierung und EU-Kommission unumstritten?

Gegen die Einführung der Maut hat die Kommission in der Tat bis Ende April 2003 keine Bedenken geäußert. Auch im letzten Gespräch zwischen Bundesminister Dr. Manfred Stolpe und EU-Kommissarin Loyola de Palacio hat die Kommission das Recht Deutschlands auf Einführung einer Maut ausdrücklich bestätigt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333